



TITLE:

日本の自動車部品工業育成策 - 1950年代の一次部品メーカー育成 政策 -

AUTHOR(S):

山崎, 修嗣

CITATION:

山崎, 修嗣. 日本の自動車部品工業育成策 - 1950年代の一次部品メーカー育成政策 -. 経済論叢 1989, 144(3-4): 400-424

ISSUE DATE:

1989-09

URL:

<https://doi.org/10.14989/134321>

RIGHT:

日本の自動車部品工業育成策

——1950年代の一次部品メーカー育成政策——

山 崎 修 嗣

は じ め に

戦後日本の自動車部品工業育成策は、「優良自動車部品認定規則」¹⁾と設備投資への資金援助をもって開始された。さらに、自動車産業に国際競争力を付与する必要から、部品工業の実態調査をふまえて「機械工業振興臨時措置法」(1956年6月、以下機振法と略す)が成立し、部品工業育成政策が本格的に展開される。この期時、政府・通産省と軌を一にして、組立メーカーも部品メーカーの育成に取り組む。組立メーカーによる部品メーカーの育成は、流れ作業化・生産同期化に伴う部品ユニット化や乗用車開発に伴う部品の高品質・低価格化により本格化する。こうした1950年代における政府・通産省及び組立メーカーによる一次部品メーカーの育成が、自動車のコスト・ダウンを実現し、部品工業の発展を基礎づけたのである。

部品工業育成の考察に際して、部品工業育成策を通した政府・通産省と組立メーカーとの関係が問題となる。政府・通産省の育成策は、組立メーカーと部品メーカーとの支配従属的關係を前提として、前者による後者に対する育成策を補完するものであったと考える。従来の研究では、この点をめぐって二つの相反する代表的な見解がある。一方は、機振法に基づく政府・通産省による部品メーカー育成策は、組立メーカーに対して従属的位置にある部品メーカーの技術的・経営的独立をめざしたものであるとする天谷章吾氏の見解²⁾である。

1) この優良自動車部品認定規則は、1938年商工省令によって公布された「優良自動車部品及び自動車材料認定規則」に端を発する。

2) 天谷章吾『日本自動車工業の史的展開』亜紀書房、1982年、161および168ページ参照。

他方は、政策当局がめざしたのは組立メーカーによる系列化という枠組みのなかで、強力な部品メーカーを育成することであり、そこでの合理化の進展が、トヨタ・日産などの大企業の経営基盤強化につながったとする山口昭男氏の見解である³⁾。

山口氏は、この育成策は、部品メーカーの従属的地位を決して覆すものではなかったし、そもそもそんな意図をもたなかった、と指摘しておられる。氏の見解は、当時の部品工業育成策が、組立メーカーと部品メーカーとの支配・従属関係を温存し、利用してすすめられたという事実を明らかにした点では正しいものである。とはいえ、氏は、機振法に基づく通産省の部品メーカー育成策が、組立メーカーによる系列化を超え、さらに独立系の部品メーカーを含む広範なメーカーを合理化していったという事実を考慮しておられない。この点では、山口氏の見解は天谷氏に代表される見解を説得できないと考える。トヨタ、日産などの組立メーカーによる部品メーカー系列化が進展するという事実が一方にあり、他方で、独立系メーカーは独立系メーカーとして温存し発展させるという政策を通産省はとるのである。その理由は以下のとおりである。すなわち、組立メーカーは短期間に国際競争力をもつ乗用車生産をおこなわねばならなかった。したがって、政策当局と組立メーカーは部品メーカーに対して重要な完成部品の量産化による価格低下と品質向上をおこなえる資本力を求め、独立系の部品メーカーがその独自の資本力を生かして組立メーカーから相対的に独自に部品を生産することを要求したからである。これが、独立系メーカーを組立メーカーの系列化に組み込まなかった理由である。この点を山口氏は明らかにされていないのである。だから、天谷氏の見解も、山口氏の見解も、どちらも一面的であると思われる。

以上の課題意識から、本稿において、機振法に至る通産省の育成策⁴⁾と同法

3) 山口昭男「自動車産業政策」北田芳治・相田利雄編『現代日本の経済政策』（下）大月書店、1979年、207ページ。米商務省報告『株式会社・日本』サイマル出版会、1972年、174ページ参照。米商務省の見解は事実を分析しているかぎりでは、山口氏の見解と同じである。

4) 従来の研究においては、機振法以前の時期に乗用車の国産化という点から部品メーカーの選

成立以降の育成策を分析し、政策のもった目的、意味、効果などを明らかにする。

I 乗用車国産化に伴う選択的育成の開始

通産省による国産乗用車育成の決定(1952年)を受けて、合理化に必要な資金の援助が従来の品質維持を基調とする政策に加え、開始されることになるが、本章は、この過程を分析し、育成された部品メーカーの特徴を明らかにするために、まず政策当局たる通産省の位置について考察し、次いで具体的な政策の展開過程を検討する。

組立メーカーと部品メーカーとの取引において問題とされていたのは、部品の品質・価格・規格である。組立メーカーは、価格が高いうえに品質が悪いために、完成車の性能低下と高価格をまねいていると主張した。逆に、部品メーカーは、組立メーカーの買い叩きのために、品質改善に取り組めないと主張した。これに対し通産省は、「戦時中の政府の如き強権を持たず又持つ意志もないから一方的に強引な裁択を押付けるものでない。ただ常識的な第三者としての見解をのべるに止めるが、これは両者共に常識と誠意とをもって対処せられたいと言うに尽きる」⁵⁾と述べ、品質改善上必要な部品価格を維持するという立場をとり、さらに、低品質・高価格を改善するための部品輸入の促進などを内容とする部品メーカーに対する刺激策も提起した。通産省は、「競争は自鞭の最良の手段」⁵⁾であると、部品メーカー間の競争を促進させたのである。

部品の規格について問題とされたのは、組立メーカーが各社各様の規格仕様を部品メーカーに押しつけるため、品質改善やコスト・ダウンをなしえないことであった。この問題について通産省は、国がJIS規格を部品メーカーに強

＼択的育成が開始されたことが明らかにされてこなかった。しかし、この点が、政府・通産省が緊急に組立メーカーの系列下にある部品メーカーだけでなく独立部品メーカーを専門部品メーカーに育成しようとして援助を開始した理由であり、機振法以降の育成策の性格を明らかにする上で重要であると考えられる。

5) 通産省通商機械局車両部『車輛部報』第14号、1982年5月、23～4ページ。

制すれば弊害が生じるので、「関係当事者間の相互の協力が良識と誠意をもって営まれる」⁶⁾ よう期待したのであった。

このように、組立メーカーと部品メーカーの関係において通産省は、両者の協力関係に期待し、部品メーカーの自助努力と組立メーカーによる部品メーカー育成を側面から援助する立場をとった。こうした基本姿勢を前提にしてとられた具体的な政策は以下のようなものである。

(1) 優良自動車部品認定規則

戦後、部品メーカーは、占領軍の軍用トラック部品の模倣から出発し、占領軍の需要や戦時中からのトラックの補修部品需要によって急速に発展した。さらに朝鮮特需によりこの発展は加速化された。急増する需要にむけて、戦時中は軍需品を生産していたメーカーが参入し、それに混乱した社会状況も加わって粗悪品が出回るようになった。そこで政府は戦前にもおこなっていた「優良自動車部品認定規則」を1947年3月に復活させた。

「優良自動車部品認定規則」は、メーカーの部品製造技術を向上させて粗悪品を防止することを目的として、「優良部品」製造メーカーを「認定工場」に指定するものであり、1951年までに6度の認定審査が実施された。そして、1951年には格付け(A・B級)が審査に加わり、厳格化され、制度を徹底すべく次の対策が講じられた。すなわち、(1)認定品の普及・徹底のための啓蒙宣伝、(2)認定品保証制度の確立、(3)進歩の著しい部品への褒賞と不良品の認定取消の励行、(4)各当資材の割当・融資斡旋等についての認定工場に対する優遇措置、(5)官公需への認定品斡旋、がその内容であった⁷⁾。

1952年に通産省が行った「自動車部品に関する世評調査」⁷⁾に基づいて、この制度の利用状況を明らかにすれば、それは以下のものであった。

6) 「優良自動車部品普及並に品質維持対策要綱」通産省通商機械局車両部『車両部報』第10号、11～14ページ参照。

7) 「自動車部品に関する世評調査の結果について(其の一)」通産省重工業局自動車課『自動車時報』第16号、1952年9月、23ページ。

- ① 稼動車輛の多い関東・中部・関西地区よりも、それ以外の地域でこの制度が利用されている。
- ② 販売・修理状況を部品別にみると発動機が中心である。
- ③ 品質管理については、不良品を製造元・販売元へ連絡し、処置している。
- ④ 部品の主要寸法・機能・材質については、販売者も使用者も組立メーカーまかせにしているのが半数であり、自ら検査を実施するという者も約3割いる。
- ⑤ 組立メーカーへの特定部品の納入を希望するものが多数を占めている。
- ⑥ 国産部品よりも外国製部品が優秀であるとするものが6～7割を占め、認定部品の再審査を求めるものが約半数にのぼった。

この調査結果から、「優良自動車部品認定規則」は、粗悪品の防止・品質保証に効果があったことがわかる。また、部品メーカーが組立メーカーに部品販売を依存する状況のもとで、戦前の自動車製造事業法による許可会社（トヨタ・日産・いすゞ）が使用する部品を中心に認定がなされた（第1表）。このこ

第1表 優良自動車部品認定点数・認定工場数一覧

認定回数	1	2	3	4	5	6	7	8	9	計	
品目数	23	17	16	16	6(8)	13(4)	16	26	25	158(12)	
認定 点数	ニッサン	62	22	18	20	15(18)	17 (6)	4	12	20	190(24)
	トヨタ	68	27	16	20	21(24)	18 (6)	5	9	15	199(30)
	いすゞ	42	12	13	15	17(18)	10 (4)	6	8	19	144(22)
	フォード ンボレー	2					1	1			4
	共通	4	23	13	6	6	17 (1)	15	25	29	138 (1)
計	178	84	60	61	59(60)	63(17)	31	54	83	673(77)	
認定 工場数	東京	47	32	26	16	27(18)	19 (3)	14	19	20	220(21)
	名古屋	11	9	10	3	6 (2)	5 (1)	3	4	11	62 (3)
	大阪	18	7	6	6	8 (6)	7 (5)	7	5	5	69(11)
	計	76	48	42	25	41(26)	31 (9)	24	28	36	351(35)

(注) 括弧内の数字は再検査を示す。

(出所) 通産省重工業局自動車課『日本の自動車工業』、1958年。

とは、旧許可会社の系列化にある部品メーカーばかりでなく、独立系部品メーカーをも粗悪品の氾濫から保護したことを意味する。

この時期における通産省の部品メーカー育成策の中心に位置づけられたのは、部品メーカーの品質改善政策であった。これらの品質改善政策に加え、通産省において国産乗用車育成の方針が定まる1952年には、(1)外国製品と国産品との品質比較・耐久試験、(2)「自動車部品施設合理化補助金」の交付、(3)工業標準化適用品目の拡大、(4)企業能率診断報告書の活用等の方針が採用された。

(2) 資金援助

補助金は、「現在の国産乗用車が批判される点は、部品について（アクセサリーを含む）のことが相当多いから、部品業界は品質・価格両面について真剣に研究努力してほしい」との趣旨から、自動車産業振興費から総額の3分の1にあたる1,500万円が予算化され、生産設備の合理化が図られた（ただし、実行予算節約のため実際に支出されたのは1,400万円である）。この補助金に88社が申請し、交付希望額は総計して1億2,400万円に達した。交付希望額に対して補助金が少額であったため、それは緊急度の高い部品の生産施設に重点をおいて、31社を対象に交付された。さらに、1953年度には「自動車部品等生産施設合理化貸付金」が予算化された。同貸付金には103社（104工場）が申請し、最終的には23社に2,000万円が貸付られた。この審査過程を検討することによって、この貸付金の選定基準を概略すると以下のようである。

(1) 貸付金の対象となるべき生産施設の合理化計画が、原則として次に掲げる要件を具備するものであること。

イ. 合理化の結果が自動車工業に寄与するところが大であり、特にその技術的水準を高めるものであること。

ロ. 合理化計画が技術的にみて確実な成果が期待できるものであること。

ハ. 合理化計画が1954年3月末日までに完成する見込みのあること。

ニ. 合理化しようとする生産施設と他の生産施設との均衡のとれたもので

あること。

- (2) 企業の基盤が強固かつ将来性のあるものであって、企業経営についての経営者の識見、熱意、および技術的能力が信頼するに足るものであること。
- (3) 生産施設、合理化に伴う資金計画が当該企業の事態からみて無理がなく、その実態が確実であること。
- (4) 生産施設、合理化に必要な機械、装置の購入および原材料、電力等の確保の見通しが確実であること。

さらに以下の場合には特別の考慮をおこなうとしている。

- (1) 申請者の行う試験研究が自動車工業研究会補助金、その他の研究補助金の交付対象になり、それを生産面に実際利用するもの。
- (2) 「優良自動車部品認定規則」による認定部品の製造をおこなっているもの。
- (3) 「工業標準化法」の表示許可部品の製造を行っているもの⁸⁾。

上記の選定基準により貸付対象メーカーは25品目25社に、さらに「信用状況調査」をふまえ、それは23社に限定された(第2表)。この選定基準や選定メーカーにみられるように、通産省によって資金援助がなされたのは、「優良自動車部品規則」で「認定工場」とされたメーカーのうちの大手メーカーであった。しかもそのメーカーのなかで、当時の乗用車国産化においてその品質改善が緊急に求められ、部品メーカーが集中的に生産したほうがよいとされた部品を製造しているメーカーが選択されたのである⁹⁾。

資金面では、「小型自動車工業研究補助金」(1951年)として組立メーカー・部品メーカー双方への援助(第3表)、「中小機械工業設備近代化資金融資」(1954年・貸付希望額3,750万円・決定額2,650万円、3社に融資)、開銀融資の

8) 通産省重工業局自動車課『自動車時報』21号、59～64ページ参照。

9) この貸付資金によって、部品工業全体としては、50年代後半から導入される多軸ボール盤をはじめとした新鋭設備が、52年度から設置可能となった。設備額に対する貸付資金の比率は、約50%を占めた。なお乗用車国産化に伴う部品の位置づけについては、通産省自動車課『自動車時報』17・18号、23～26ページ参照。

第2表 自動車部品等生産施設合理化貸付金の交付状況 (単位 円)

部 品 名	貸付金の貸付先氏名または名称	設備所要額	貸付金額
ピ ス ト ン	泉自動車工業株式会社	1,650,000	1,500,000
鍛 造 品	第1鍛造株式会社	3,092,000	900,000
コイルバネ	村田発条株式会社	3,175,000	1,500,000
前 照 燈	株式会社 白光舎	3,755,000	1,400,000
窓 ふ き	田中計器工業株式会社	1,665,000	650,000
気 化 器	株式会社日本気化器製作所	1,867,000	900,000
ラヂエーター	東京ラヂエーター製造株式会社	5,000,000	1,250,000
エアクリーナー	株式会社 土屋製作所	1,350,000	650,000
方向指示器	株式会社 アポロ商会	1,275,000	600,000
ニ ッ プ ル	山田油機製造株式会社	1,346,000	750,000
ド ア ヒ ン ギ	永田工業株式会社	1,085,000	500,000
レギュレーター	三木金属工業株式会社	1,025,000	500,000
警 報 器	株式会社 丸八電機工業業所	1,112,000	500,000
ス イ ッ チ	株式会社 東海理化電機製作所	1,210,000	600,000
ハ プ ボ ル ト	株式会社 津田鉄工所	1,800,000	850,000
ブレーキホース	名古屋ゴム株式会社	1,511,500	700,000
バルブコアー	太平洋工業株式会社	3,155,000	800,000
ブレーキ用ドラム	今井工作所	1,760,000	500,000
ク ラ ッ チ 板	株式会社 大金製作所	2,950,000	1,500,000
リ レ ー	富士電器株式会社	1,480,000	700,000
レ ン チ 類	前田金属工業株式会社	2,580,000	1,150,000
ピストンピン	樋口精機工業株式会社	1,400,000	500,000
デスクホイール	油野工業株式会社	7,200,000	1,200,000

(出所) 通商産業省重工業局自動車課『自動車時報』第21号, 1953年12月, より作成。

幹旋(1954年に対象となった工事総額4億2,400万円・融資期待額1億円・決定額6,500万円, 前記3社除く3社に融資。1955年度の対象工事総額2億5,200万円・決定額1億2,500万円・前年度融資対象会社を除いた4社に融資)などがある。ここでの開銀融資は政府の方針を受け, 「4大シャーシーメーカーの系列下にある部品工業のうち, とくに緊要と思われる部品, たとえば電装品緩衝装置・燃料噴射装置・計器類などの設備近代化に重点」がおかれた¹⁰⁾。

10) 日本開発銀行『日本開発銀行十年史』291ページ。なおここで使われている「系列化」とは、ノ

第3表 小型自動車工業研究補助金採択分一覧表

研 究 類 目	申 請 者 名	補助金額 (千円)
・超仕上げ砥石の製造研究	瑞穂研磨	300
・高性能サイクロンセパレーターによる自動車機関および清浄装置	新技術者	200
・自動車内燃機関の機能試験	富士精密工業	300
・広範囲に高性能を発揮する液体減速接手の研究	岡村製作所	800
・小型自動車および三輪自動車の始動装置の研究	セントラル工業	600
・小型自動車点火プラグの性能改良	阪神変圧器	700
・小型競争車用フライホイール型マグネットダイナモの性能向上	国産電機	400
・オートレース用時間記録装置	日東精機	200
・競争用シャーシダイナモメーターの研究	全国小型自動車連合会	900
・二輪自動車タイヤ性能向上およびレーサー用タイヤの研究	藤倉ゴム	400
・自動車用オイルブレーキホースの研究	名古屋ゴム	500
・自動車ブレーキ機構の研究	曙産業	900
・ピストンリング品質向上の研究	自動車技術会	1,000
・自動車用ねじり板ばねの試作研究	新大同制鋼	300
・電機自動車用蓄電池陰極板の改良研究	日本蓄電池	800
・自動車工業用ビニール系超高压ホースおよびダイヤグラムの研究	山田油機	800
・特殊点火プラグの研究	日本特殊陶業	900
・ツル巻きパネおよび弁パネの改善	日本発条	400
・点火コイル火花エネルギーの研究	日立製作所 (多賀)	400
・銅鉛合金軸受けの特殊鑄造	大同メタル	200
・単一ブラッジャーおよび単一送出弁を有する多気筒ディーゼル機関	ディーゼル機器	300
合 計		20,000

(出所) 通産省通商機械局車輛部『車輛部報』第12号, 1951年, より作成。

融資されたメーカーからして、組立メーカーの協力会に属し部品を供給しているレベルの意味で使用されていると考えられる。1955年度の開銀融資は、ディーゼル機器 (5000万円)、東京機器工業 (3000万円)、小糸製作所 (融資額は不明)、日本自動車計器 (融資額は不明) に対して行われた。設備投資に対する融資の比率は、ディーゼル機器、日本自動車計器は約50%、東京機器工業は65%、小糸製作所は83%であった。『自動車年鑑』1957年度版, 321~4 ページ。

こうした資金援助を受けて、4大乗用車メーカー（トヨタ、日産、日野、いすゞ）に部品供給を行う系列部品メーカーや独立系部品メーカーから設備投資が開始され、中小の部品メーカーとの格差が大きくひろがった。前述の重点にしたがって資金援助が開始された電装品・計器類・燃料ポンプ・緩衝装置などの完成部品は、従来から独立系の部品メーカーによって生産されてきたものである。そのうち、電装品・計器類の分野については、次のような組立メーカーによる部品メーカーの系列化が政府の育成策と呼応して進展した。トヨタは戦前から下請けメーカーを集めた「協力会」（1939年発足、1943年には協豊会に改組）を設けていたが、戦後になると地域ごとの組織へと発展させ（1946年関東協豊会・1947年関西協豊会）、1951年には乗用車生産の本格的再開と朝鮮戦争に対応するため、旋削品部会と鋳鍛造品部会を合同させるとともに新たに車体部会を設けた。また、「工場診断」などを通じて政策当局への対策を強化した。日本電装もこの時期に独立し、安価な電装品の生産をめざした。日産は、民生ディーゼル（1953年）・東京測範（1954年）・日本ラヂエーター（1954年）・横浜輸送（1954年）・東京製鋼所（1954年）を、日野は、澤藤電気（1951年）・三井精機（1954年）を新たに系列下にとりこみ、自社の発展をはかったが、トヨタに遅れをとった。

II 国際水準を目指した量産化・高品質化

この章では、機振法（1956年）に基づく部品メーカーの育成策の展開について分析するなかで、1960年までに急速に国際競争力をもつべく行われた設備の合理化や規格統一への育成策の特徴を明らかにする。その特徴は対象とするメーカーがコスト・ダウン、品質向上を図っていった過程のなかに見出すことができる。まず当時の部品工業の実態を考察したうえで機振法の政策目的及び政策効果について述べる。

（1）部品工業の実態

機振法発効前の部品メーカーの状態を規模別にみると、資本金1,000万円以下のメーカーが全体の72%を占め、1000万円以上の大手メーカーは20%弱にすぎなかった。売上高で分類すると、資本金1,000万円以上の大手メーカーが70%を占めた。売上高利益率は5.7%で、組立メーカーの8.1%より2.4ポイント低かった。労働者は全体で3万7,000人で、大手メーカーに従事するものが72%であるのに対して、会社数にして72%を占めている中小メーカーでは27.4%にすぎなかった。賃金は14,137円で、機械製造業の16,352円より低く、組立メーカーの給与水準とは著しい格差があった(組立メーカーを含めた自動車及び付属製造業は22,397円)。また部品メーカーの製品の販売先も組立メーカーが3分の2を占めていた。さらに、技術面では設計技術・生産技術とも低い水準にあり、特に検査試験技術は、基本的な設備すら整っていなかった。それゆえ、大部分の部品メーカーは技術的に組立メーカーに依存せざるを得ず、大手部品メーカーですらも、発注先の組立メーカーに製品設計を依存していたのである¹¹⁾。

欧米の先進自動車工業国においては、専門部品メーカーは、技術的にも資金的にも組立メーカーから独立しており、自動車部品生産では明確な分業が行われていた。これに対して、わが国では大部分の部品メーカーが、組立メーカーに資金的・技術的に従属しており、各々の部品生産における分業化が確立されてはいなかった。部品メーカーが組立メーカーに従属する最大の原因は、技術研究能力が低いことにあった。それゆえ、政策当局は、部品メーカーの生産分野を確定すると同時に、組立メーカーに従属し、自力で国際的な技術基準に到達できない部品メーカーを、設備資金を援助することによって国際競争力をもった部品生産メーカーへと成長させることをめざしたのである。しかし、政策当局がめざした部品工業自立のための技術水準の向上とは、組立メーカーの量産体制に必要な、高品質・低価格の部品を生産するための方策にすぎなかった。政策当局の狙いは、組立メーカーによる部品メーカー育成を補完する、という

11) 自動車部品工業会・日本機械工業連合会編『自動車部品工業の実態』、日本部品工業会、1955年。なおここでの数値は平均値である。

点にあったのである¹²⁾。こうした立場から行われた機振法による育成策の展開を次にみよう。

(2) 機振法による部品工業育成策の展開

1956年6月、5ヶ年の時限立法として機械工業の合理化促進を目的として機振法が成立した。同法は、政令によって合理化目標や合理化基本計画を定め、必要な資金を開銀融資に求め、生産品種の制限・品種別の製造、数量の制限・技術の制限・部品または原材料の購入方法を指示できるとした。自動車部品工業は、他の17業種とともに同法の対象とされ、育成がはかられた。部品工業の合理化計画策定に際しては、育成対象となる部品を選定し、全体の目標に見合う個々の部品の目標が決定された。

対象部品の選定にあたっては、いかなる部品の生産を専門メーカーに委ねるのが最も妥当かが通産省によって検討され、以下の条件に該当するものが選定された。

- ① ほぼ独立した機能をもち、自動車の設計ならびに製造に関して、他の内部機構と一応独立に研究・設計・製造し得るもの（例：気化器・電装品等）。
- ② 補修用の需要が多く、シャシー・メーカーで生産することが不経済なもの（例：ピストン・ピストンリング・軸受メタル等）。
- ③ 一般部品と特に異なった原材料、製造設備および方法などを必要とするもの（例：油止め・電線・ブレーキ表張り等）。

この結果選定された部品は75品種91点であり、集中生産によるコストダウン

12) 機振法の目的を解説した文書には、従来いわれてきたように、部品工業の発展にとって、その組立メーカーに対する従属の立場が問題とされている箇所がある。しかし、政策当局の機振法による育成策を評価する上で重要なのは、なぜそうした従属の立場が問題とされたのかである。つまり、政策当局がめざしたのは、組立メーカーとの関係を変えて部品メーカーを自立させることではなく部品工業を「シャシー・メーカーの高度的発展に即応して伸長」させることにあり、そのためには組立メーカーによる部品メーカーへの援助の強化を前提としていたのである。「自動車部品工業の合理化について」通産省重工業局自動車課『自動車時報』第28号、1957年11月、73ページ参照。

第4表 合理化基本計画 部品の自動車価格に占める比率

品 目	区 分	価 格 低 減 率	ガ ソ リ ン			ジ ー ゼ ル		
		A	B 現状	C=A×B	B - C	B 現状	C=A×B	B - C
第 1 次基本計画対象品目								
ピ ス ト ン ・ リ ン グ		0.20	0.15	0.03	0.12	0.15	0.03	0.12
気 化 器		0.15	0.30	0.05	0	0	0	—
燃 料 噴 射 装 置		0.20	0	0	—	3.00	0.06	2.40
空 気 清 浄 器		0.20	0.30	0.06	0.24	0.30	0.06	0.24
油 清 浄 器		0.20	0.15	0.03	0.12	0.30	0.06	0.24
放 熱 器		0.20	2.75	0.55	2.20	2.50	0.50	2.00
軸 受 メ タ ル		0.20	0.50	0.10	0.40	0.75	0.15	0.60
充 電 発 電 機		0.20	1.25	0.25	1.00	0.75	0.15	0.60
始 動 発 電 機		0.20	1.00	0.20	0.80	1.25	0.25	1.00
電 圧 調 整 機		0.20	0.50	0.10	0.40	0.25	0.05	0.20
配 電 器		0.20	0.25	0.05	0.20	0	0	—
点 火 コ イ ル		0.15	0.15	0.02	0.13	0	0	—
操 向 ハ ン ド ル		0.20	0.30	0.06	0.24	0.15	0.03	0.12
車 輪		0.15	2.50	0.38	2.12	2.00	0.03	1.70
シ ャ シ ー 用 ば ね		0.25	3.00	0.75	2.25	3.00	0.75	2.25
シ ョ ッ ク ・ ア ブ ソ ー バ ー		0.20	—	—	—	0.40	0.08	0.32
制 御 倍 力 装 置		0.20	1.25	0.25	1.00	1.00	0.20	0.80
照 明 器		0.20	0.50	0.10	0.40	0.30	0.06	0.24
ス ウ ィ ッ チ		0.20	0.25	0.05	0.20	0.13	0.03	0.12
計 器		0.20	0.50	0.10	0.40	0.40	0.08	0.32
警 音 器		0.20	0.15	0.03	0.12	0.15	0.03	0.12
ケ ー ブ ル 及 ビ ケ ー ミ ン グ		0.20	—	—	—	—	—	—
電 線		0.20	0.65	0.13	0.52	0.50	0.10	0.40
フ レ ム		0.15	4.50	0.68	3.82	4.50	0.67	3.83
エ ア ブ レ ー キ		0.20	0	0	0	(5.00)	1.00	4.00
操 向 倍 力 装 置			—	—	—	—	—	—
小 計			20.90	3.97	16.93	21.80	4.18	17.62

ブレーキ表張及びクラッチ表張	0.25	0.40	0.10	0.30	0.41	0.10	0.31
窓 ふ き	0.20	0.12	0.02	0.10	0.15	0.03	0.12
窓 わ く	0.20	0.43	0.09	0.34	0.15	0.03	0.12
吸気及び排気弁子	0.25	0.24	0.06	0.18	0.20	0.05	0.15
ピストンおよびピストンピン	0.20	0.46	0.09	0.37	0.48	0.10	0.38
シリンダライナー	0.20	0.11	0.02	0.09	0.32	0.06	0.26
油 止 め	0.25	0.16	0.04	0.12	0.09	0.02	0.07
水ポンプ及び油ポンプ	0.15	0.50	0.08	0.42	0.53	0.08	0.45
グリースポンプ	0.20	0.18	0.04	0.14	0.08	0.02	0.06
小 計		4.35	0.89	3.46	3.53	0.71	2.82
第1次・第2次合計		25.25	4.86	20.39	25.33	4.88	20.44

(出所) 通商産業省重工業局自動車課『自動車時報』第28号, 1957年11月, より作成。

が期待された。さらに、そこから自動車価格の低減及び性能・品質の向上に及ぼす影響度を、①自動車価格に占める構成比、②国際価格との比較、③寸法精度・材質・性能・耐久力・研究能力によって判定し、緊急度の高いものから基本計画の対象となる部品が選定された。

こうして第1次合理化計画26品目、第2次合理化計画16品目(第4表)が選定され、コスト・ダウンと品質向上目標が個々の品目毎に決定された。品質向上については、部品メーカーの一般的欠陥とされていた均一性・耐久性の向上を検査試験設備の充実によって行い、1960年までに国際水準に達することが目標とされた。コスト・ダウン目標は、育成対象の42品目だけでシャシー価格の5%ダウンが可能となるように、20%ダウン(平均値)におかれた。コスト・ダウン目標の決定にあたっては、前年から価格の高騰していた当時の材料価格が、1960年まで維持されると想定されていた。つまり、材料価格が低下せずとも、育成部品と他の部品のコスト・ダウンによって、シャシー価格を5%以上引き下げるという計画であった。

これらの目標を実現するために、設備投資への援助・規格統一(品種の整理)がなされ、技術力を有する部品メーカーの育成が図られた。設備投資援助の展

開を次に検討して、このことを明らかにしよう。

(3) 設備投資に対する援助の展開

設備更新の目的は、①量産性の高い設備を導入し、工数の節減をはかると同時に製品の均一性の向上をはかる、②高精度設備を導入し、製品の精度・品質の向上をはかると共に加工歩留の向上を行う、③試験・検査・研究設備を充実し、品質・性能の向上を期する、という3項目に重点をおかれて設定され、1960年までの5年間の設備投資計画が個々の部品に応じて決定された。投資額は、第1次対象26品目で総額43億1,500万円、第2次対象16品目で22億9,000万円にのぼる。設備投資の内容としては、工作機械・鋳鍛造設備・プレス設備・熱処理設備・試験検査設備等が計画された¹³⁾。ここで注目すべきことは、この設備投資の内容に政策当局のねらいが現れていることである。すなわち、工作機械や試験検査設備に期待されていたのは、製品の品質や製造技術の向上であって、欧米メーカーのような製品を独自に開発しうる技術力ではなかったことである。

設備投資に対する援助である開銀融資について見よう。開銀は、燃料ポンプ・点火コイルなど16品目15社に5億2,000万円(1956年度)、20品目16社に5億円(1957年度)、16社に4億5,200万円(1958年度)、17品目18社に3億4,700万円(1959年度)、21品目26社に5億700万円(1960年度)を融資した(第5表)。この開銀融資は47社になされ、合理化基本計画42品目のすべてを対象とするとともに、この時期の部品工業の設備投資総額の2割前後を占め、指定機械に限れば4割前後に達した。融資先メーカーは、トヨタ系列10社、日産系列10社、日野系列4社、いすゞ系列4社、独立系8社となっており、その融資はトヨタ・日産をはじめ、日野・いすゞなど1950年代の前半から乗用車の生産に本格的に力を入れ始めたシャシーメーカーの系列化にある部品メーカーに、集中的になされた。特にトヨタ・日産に対するその比重は高い。これは、機振法が目的と

13) 前掲『自動車時報』第28号、1957年11月、79～81ページ。

第5表 機振法融資会社一覧表

	会 社	融資年度	対 象 工 程
☆	ザーゼル機器株式会社	56・59・60	燃料噴射装置
◎	(株)阪神変圧器製作所	56・59・60	点火コイル
○	名古屋ゴム株式会社	56・59・60	かじ取りハンドル
☆	自動車機器株式会社	56・59	ブレーキ倍力装置およびかじ取り倍力装置
□	萱場工業株式会社	56	ショックアブソーバー
□	車輪工業株金会社	56	車輪
□	(株)市川製作所	56	照明器
☆	白光舎工業株式会社	56	照明器
☆	プレス工業株式会社	56・58・60	フレームおよびアクスルハウジング
	三輪機器株式会社	56	エアブレーキ
	東京機器工業株式会社	56・57	ショックアブソーバー (56.57) ブレーキシリンダー (57)
◎	(株)土屋製作所	56	空気清浄器および油清浄器
○	矢崎電線工業株式会社	56	電線
○	(株)東海理化電機製作所	56・58・60	スイッチ
□	大同メタル工業株式会社	56・57・59	軸受メダル
	富士バルブ株式会社	57	吸気および排気弁子
□	泉自動車工業株式会社	57	ピストン・ピストンリング
○	帝国ピストンリング	57・59	ピストンリング・シリンダーライナー
□	日本ピストンリング	57	ピストンリング
○	理研ピストンリング工業	57	ピストンリング
□	日本発条株式会社	57・59・60	シャシーばね
	小糸電機株式会社	57・59	照明器
○	矢崎計器株式会社	57	計器・ケーブル・ケーシング
□	曙ブレーキ工業株式会社	57・59・60	クラッチ表張・ブレーキ表張
○	日本電装株式会社	57・58・60	充電発電機・始動発電機・電圧調整器・配電器
◎	(株)大金製作所	57	クラッチ
◎	関東精器株式会社	57・59・60	計器・ケーブル・ケーシング
	東京部品工業株式会社	57	水ポンプ・油ポンプ
◎	ナイスル部品工業	57・59	スイッチ
○	愛三工業株式会社	58・60	気化器
	日本濾過器株式会社	58	空気清浄器・清浄器
△	沢藤電機株式会社	58・60	充電発電機・始動発電機・電圧調整器・配電器
	(株)日本気化器製作所	58・60	気化器
△	(株)武部鉄工所	58・60	フレーム・アクスルハウジング
	(株)東郷製作所	58・60	弁ばね・クラッチばね

	日鍛バルブ製造株式会社	58	吸気および排気弁子
○	田中計器工業株式会社	58・60	窓ふき
	中央発条株式会社	58・60	シャシーばね
	東京濾器株式会社	58・60	空気清浄器および油清浄器
◎	東京プレス工業株式会社	58・60	フレームおよびアクスルハウジング
○	白木金属工業株式会社	58・60	窓わく
	日本オイルシール工業(株)	58・60	油止め
△	三共ラジエーター	59	放熱器
	東京ラジエーター製造	59	放熱器
◎	宮本警報器株式会社	59・60	警音器
◎	(株)今仙電機製作所	59	警音器
	三国商工株式会社	59	気化器
	東洋時計工業株式会社	59・60	計器
◎	日本エヤーブレーキ	59	ブレーキシリンダー
◎	日本ダストキーパー	59・60	油止め

(出所) 各年度開銀・部品工業会「事業報告書」より作成。

○……トヨタ系列部品メーカー

◎……日産系列部品メーカー

☆……いすゞ系列部品メーカー

△……日野野系列部品メーカー

□……独立系部品メーカー

した国際競争力をもつ強力な部品メーカーを急速（5ケ年）に育成するという観点から、部品工業の中では相対的に力のあるメーカーに援助したということであって、自力で設備投資できないメーカー（弱部メーカー）に対する援助では決してなかった。また、目標達成に必要な部品の合理化を図るため、範囲を拡大して融資がなされ、それはトヨタ・日産の系列メーカーに次いで、独立メーカーを援助対象にした。

（4）規格の統一化

コスト・ダウンと品質の向上をはかるために、シャシー用ばね（品種は550を上回る）、警報器（同30以上）などのように品種が極めて多く、単一品種の生産単位が少ない状況を打開し、量産効果を発揮するために製品の規格統一化が計画された。政策当局は、規格統一化がこれまで成功しなかった理由を以下の

ように考えていた¹⁴⁾。

- ① これまでに作成された規格は、ややもすれば既成製品の単なる格付け分類に終わっている傾向があり、製品の多様化を単純化するという目的に対しては十分でなく、合理化の実効をともしなわれない場合が多かった。
- ② これまでの製品の品質・性能に関する規格、或いは検査・試験規格等において、技術的基準が低く、優秀製品を求めることになり得ない場合が多かった。このため、例えばシャシーメーカーが部品工場に発注するに当たって検査規格をそのまま自社の購入条件とすることが出来なかった。したがって、定められた規格も実際にはほとんど利用されない状態であった。
- ③ 規格を作成するにあたって、当該部品の規格が合理化のうえにどの程度寄与するかについて、経営面からの検討が全くなされなかったうえに、規格が制定された後においても、その実施方法・時期について経営者間で何等決定がおこなわれなかった。

1955年に、このような欠陥を除去し実効ある規格統一を進めるため、政策当局は業界と協議を重ねたうえ、次の方針を決めた。

- ① 主として合理化にたいする寄与を考慮して、規格統一を行うべき部品を選定する規格統一委員会を、自動車工業会及び車体工業会などの関係業界の団体内に設ける。
- ② ①で選定された部品について、社団法人自動車技術会に委託し、純技術的な観点から規格原案を作成する。原案作成に必要な試験研究費は機械工業振興費から1955年度は200万円、56年度は400万円を充当する。
- ③ ②の規格案について、経営面からの意見を徴するとともに、規格の実施時期及び方法について各企業の代表者による決定を求める。同時に、このようにして設定された規格を日本工業規格 (JIS) として制定するよう努力する。

規格統一の諸形態としては、次のものが考えられていた。

14) 前掲『自動車時報』第27号、1956年6月、5ページ。

- ① 完成品の規格の異なるものについてその構成部品或いは取付仕様のみの規格統一。
- ② 一企業で生産される部品の種類縮小。
- ③ 各企業が得意の種類のものに集中生産し得る如き品種分野の協定。
- ④ 共同設計による部品の分担生産。
- ⑤ 共同設計による併存的生産（数量協定を行うこともあり得る）。

しかし、実際の規格統一作業は、①および②を目的としたものであると限定している。また作業の実施にあたっては、「関係企業の代表者による決定をもとめ、法にもとづく措置は、その裏付けをするにとどまる」とし、その実現には、組立メーカーによる系列化などの阻害要因のために長期間必要であるとした¹⁵⁾。

実際には、製造品種が多いことが高価格の原因となっている電装品・車輪・シャシー用ばね・ショックアブソーバー・照明器・警報器・ブレーキシリンダー・クラッチ装置・シリンダーライナー等についての規格統一計画が立案された。これらは、技術的問題や関係会社の利害対立により、急速には進展しなかった。とはいえ、車輪（40品目から20品目に整理され、3%のコスト・ダウン）やバッテリー（60品目から20品目、10%のコスト・ダウン）などの分野で成果をあげた。対立する利害にもかかわらず、最も多く生産されていた部品を中心に計画が策されていったことは¹⁶⁾、こうした製品を生産していた独立系部品メーカーの量産体制の確立が、組立メーカー共通の利害として調整され、実施されたことを意味する。すなわち、組立メーカーは、すべての部品を自らの系列メーカーで生産することをめざしたわけではなく、通産省の主導の下に、量産効果を発揮できる専門部品を独立系メーカーに担わせることによって、低価格・高品質の部品供給を受けようとしたのである。

15) 前掲『自動車時報』第27号、1956年6月、7～8ページ。

16) 産業構造調査会重工業部会『乗用車小委員会部品分科会中間報告 部品生産と下請構造と合理化』、1962年12月、13ページ参照。

(5) 機振法による育成策の品質・価格に対する効果

機振法によって育成対象となった部品メーカーは、合理化基本計画を上まわる設備投資を行った(表6表)。この投資によって工作機械・熱処理・試験検査設備の更新が行われ、新鋭設備の比率が高くなった(第7表)。この比率は、部品工業全体のそれに比べ、高い数値を示している(第8表)。このことは、この時期の設備投資が、育成対象となったメーカーを中心になされたことを示すものである。

こうした設備投資をもとに、工数を平均35%近く低減させ(第9表)、生産能力を3.7倍(平均値)に伸ばし、生産実績も3.9倍(平均値)と順調にのびしている(第10表)。目標であった価格低減については、20%(平均値)の低減をおこなっている(第11表)。これは、組立メーカーによる再三の値下げ要求に、設備能力の増強で対応したことを示している。品質についても、試験検査設備の向上による精度・不良率の改善をはかり3~5ポイント上昇させている。この時期にトヨタ・日産は、部品メーカーに、必要とする部品量を必要とする日時に納入させる「同期化」を進めた。そのためには、トヨタ・日産の量産化に対応すべく、部品メーカーの設備合理化・近入化が図られなければならなかった¹⁷⁾。そこで、トヨタ・日産は、優秀な一次部品メーカーを育成することを軸としつつ、系列の強化を図った。部品メーカーの育成は、部品を供給する協力会の構成メンバー全体に対して、技術指導を中心になされたのであるが、資金供給や設備の貸与も含めて集中的に援助されたのは、系列下の一次部品メーカーであった¹⁸⁾。

17) トヨタは技術、設備、経営にすぐれた必要な部品をタイムリーにユニット単位で供給できる一次部品メーカーの育成をねらい、「スーパー・マーケット方式」を展開した。日産も「ジャスト・イン・タイム方式」をめざし、厚木自動車部品設立(1956年・最初はねじ類だけを製造していたが、次々に分野拡大)、関東精機設立と体制を整えた。遅れていたいすゞ・日野も協力会の整備に努めるが経営上問題のある会社を抱えていたり、指導上の問題が発生するなど順調には進展しなかった。いすゞ・直接出資の車体工業、東京鍛工所、プレス工業、自動車部品、自動車鋳物、東京ラジエーター、ディーゼル機器等11社を中心とし、日野は、澤藤電気、三井精機をはじめ後の日野会となる13社を中心として協力会を整備していった。

18) 大阪府立商工経済研究所『自動車工業における下請協力体制』1961年3月参照。

第6表 設備投資実績推移表

(単位, 100万円)

	合 計	31 年	32 年	33 年	34 年	35 年
基 本 計 画	A 7,000	782	2,619	1,400	1,008	1,191
通 産 調 査 指 定	B 6,933	919	1,645	1,078	1,384	1,907
機 械 実 施 額	C 7,971	536	1,258	1,399	1,608	3,170
開 銀 融 資 会 社	C/A(%)	113	68	48	99	266
	C/B(%)	115	58	76	129	166

(注) 開銀融資先47社のうち44社の数値

(出所) 日本開発銀行営業第三部『特定機械融資とその合理化効果』

(機械工業振興会・1963年)より作成。

第7表 設備経過年数表(開銀取引先44社)

(単位, 台)

	5 年 未 満	10年未満	15年未満	20年未満	20年以上	合 計
工 作 機 械	30年 1,514 % 23	886 14	1,843 28	1,989 30	294 5	6,525 100
	35年 4,657 % 44	1,470 14	890 8	1,918 18	1,715 16	10,650 100
金 属 加 工 機 械	30年 550 % 36	309 20	301 20	252 16	115 8	1,527 100
	35年 2,119 % 56	621 16	435 11	358 9	287 8	3,820 100
熱 処 理	30年 109 % 40	43 16	57 21	39 15	22 8	270 100
	35年 383 % 65	95 16	49 8	46 8	19 3	592 100
試 験 検 査 設 備	30年 433 % 64	93 14	109 16	32 5	7 1	674 100
	35年 1,924 % 75	409 16	106 4	113 4	30 1	2,582 100
そ の 他	30年 1,150 % 61	526 16	955 28	614 18	145 4	3,390 100
	35年 3,763 % 61	899 15	343 6	627 10	523 8	6,155 100
計	30年 3,756 % 30	1,857 15	3,265 26	2,926 24	583 5	12,387 100
	35年 12,845 % 54	3,494 15	1,823 7	3,062 13	2,574 11	23,799 100

(出所) 日本開発銀行営業第三部『特定機械融資とその合理化効果』

(機械工業振興会・1963年)より作成。

第8表 主要設備経過年数（業界全体）（1960年）

	5年未満	5～10年	10年以上	計
金属工作機械	8,100	3,000	8,880	19,980
金属加工機械	5,920	6,534	6,534	14,629
計	14,020	15,414	15,414	34,609
構成比(%)	41%	15%	44%	100%

(注) 単位は台数。

(出所) 日本開発銀行営業第三部『特定機械融資とその合理化効果』

(機械工業振興会・1963年)より作成。

第9表 工数の低限状況

製 品	60年度
	55年度(%)
機 関 部 品	55.4
電 装 品	84.5
駆動電導及び縦操装置部品	61.0
懸架制動装置部品	58.2
用 品	68.1

(出所) 日本開発銀行営業第三部『特定機械融資とその合理化効果』

(機械工業振興会・1963年)より作成。

第10表 生産能力と生産実績の伸長率比較（単位、%）

部 品 名	60年度	
	伸び率	
	設備能力	生産実績
機 関 部 品	397	492
電 装 品	400	455
駆動伝導縦操装置	650	723
懸架制動装置	347	458
用 品	489	502
シ ャ シ ー	355	379
車 体 用 品	169	212

(出所) 日本開発銀行営業第三部『特定機械融資とその合理化効果』

(機械工業振興会、1963年)より作成。

第11表 コ ス ト の 変 化

(単位, 円)

製 品	30 年 度 A	35 年 度 B	B/A %
(機関部品)			
ピストン	828	615	74.3
ピストンリング	32.6	27.1	83.0
シリンダーライナー	856	779	91.0
バルブ	86.10	82.90	86.2
排気弁	162	146	90
吸気弁	93	86	88
燃料噴射ポンプ	23	16	69.6
ラジエーター (トラック)	21,000	14,000	66.6
〃 (乗用車)	6,000	5,000	83.3
気化器	2,982	2,590	87
エアクリナー	790	664	84
燃料ポンプ	1,100	900	82
ホワイトメタル	117	75	63.8
ケルメットメタル	386	129	35.9
(電装品)			
点火コイル	510	361	71
7PPスターター	19	14	35.5
350Wゼネレーター	12	8	66.6
ゼネレーター	3,750	2,850	76
スターター	5,450	3,800	70
(駆動伝導及び操縦装置部品)			
ハンドル	2,580	1,840	71
車輪	2,471	1,952	78.9
油止め	50	26	52
(懸架制動装置部品)			
ショックアブソーバー	1,050	717	68
ブレーキ表張	350	260	74
クラッチ表張	870	790	90
板ばね (千円/トン)	120,890	91,364	83.7
巻ばね (千円/トン)	203,688	163,120	84.3
重ね板ばね	8,500	6,000	71
バルブスプリング	42.3	34.5	81.6
クラッチスプリング	38.5	31.4	81.6

ブレーキ倍力装置	8,000	6,000	76
エアマスター	11,000	8,000	76
ブレーキシリンダー	1,075	538	78
(用品)			
ヘッドランプ	725	638	88
テールランプ	507	437	86
フロントターン	172	141	81
ルームランプ	230	185	80
速度計	824	664	81
乗用車メーター	1,490	1,173	73.7
トラック用メーター	1,645	1,456	87.4
窓ふき(普通車)	477	420	88
警音器	1,050	560	53.3
渦巻型警音器	537	555	95
ストップスイッチ	47.5	41.3	87
ターニングナルスイッチ	301.4	236.5	87
(シャシー用部品)			
四輪フレーム一台分	29,624	22,218	75
二輪フレーム	810	580	72
(車体用品)			
窓わく	1,300	700	53.8

(出所) 日本開発銀行営業第三部『特定機械融資とその合理化効果』(機械工業振興協会, 1963年) より作成。

第12表 生産集中状況(上位三社の合計)

ピストン	90%	軸受メタル	74.4
ピストンリング	100	ハンドル	91.9
シリンダーライナ	84	電 装 器	81.6
ガスケット	56	点火コイル	65.9
バルブ	83	クラッチ装置	84
燃料ポンプ	94.3	線 パ ネ	68.4
気 化 器	78	シャシーパネ	75.6
エヤクレーター	88.4	ブレーキライニング	76.7
オイルクリーナー	86	シ ー ト	92.6
ラジエーター	68.8	ショックアブソーバー	95.5
計 器	86.7	ブ ッ シ ュ	60.2

(出所) 産業構造調査会重工業部会, 乗用車小委員会
『部品分科会中間報告』(1962年) より。

機振法による部品メーカーの育成は、こうした一次部品メーカーを強化するとともに、系列外の独立系部品メーカーの合理化への援助や規格統一によって、主要部品品目における生産集中（第12表）を作りだし、価格・品質目標を達成したのである。資金援助だけでなく規格統一も含めて考えると、政府・通産省の育成策における最大の効果は独立系の部品メーカーに対するものである。逆に言うとも政府の独立部品メーカーへの援助が、組立メーカーの系列下にある一次部品メーカーへの集中的な育成を可能にしたと考えられる。

IV お わ り に

以上の考察から明らかなように、1950年代の政府の自動車部品工業育成策は、組立メーカーの系列化による部品メーカーの育成を援助し、その支配従属関係を維持・発展させる役割を果たした。しかし他方では、独立系の部品メーカーに対する援助を通じて、組立メーカーの共通の利害をになう限りにおいてその自立性を高める役割を果たした。つまり育成策は組立メーカーと部品メーカーの1対1の関係、いわばミクロ的な関係においては、支配従属を強める役割と独立性を高めるという役割とをもち、これらは相反するものであったのだが、トヨタ・日産を中心とする大企業全体と部品工業全体のレベル、マクロ的ともいべき視点においては、その支配従属関係を変えるものではなかったのである。

(1988年9月脱稿)